

新亚欧大陆桥山东段在全省的地位与作用*

刘兆德, 陈素青

(第一作者: 男, 34岁, 副教授; 曲阜师范大学地理系, 273165, 山东省曲阜市)

摘要: 分析了陆桥沿线地区在山东全省经济中的地位, 论述了该区经济发展所具有的优势区位和优越的自然条件, 指出该地区目前及经济建设中所存在的问题, 并提出陆桥沿线地区经济发展的若干战略问题。

关键词: 陆桥沿线; 山东省; 发展战略

中图分类号: F127

文献标识码: A

文章编号: 1001-5337(2000)01-0106-05

1 区域概况及其地位

1995年7月日照港被国务院正式批准为亚欧大陆桥东桥头堡之一。

本文所指的新亚欧大陆桥山东段, 在行政范围上指西日铁路沿线的日照、临沂、枣庄、济宁、泰安、莱芜6市和菏泽地区。本区位于山东南部, 与江苏、

安徽、河南三省接壤, 与山东省“九五”计划及2010年发展规划所提出的新日产业聚集带的范围大体相当。截止1995年底, 包括15个区、26个县、7市(县级市)。据1995年末统计, 陆桥沿线地区土地面积59888 km², 总人口3802.61万人, 国内生产总值1406.8亿元(以下无产值说明, 均为当年价), 农业总产值910.03亿元, 工业产值1315亿元。陆桥沿线在山东省的基本情况以及总体地位详见表1。

表1 陆桥沿线在山东省的情况、地位一览表

	山东省	陆桥沿线		胶济沿线		鲁北地区		徐连经济带	
		总量	比重	总量	比重	总量	比重	总量	比重
土地面积(万 km ²)	15.67	5.988	38.2	5.982	38.2	3.645	23.6	1.76	17.14
人口(万人)	8701	3802	43.7	3319	38.1	1579	30.3	1210	17.14
国内生产总值(亿元)	5002	1406	28.1	2970	59.4	729	14.5	565	10.98
农业总产值(亿元)	2425	910	37.5	1054	43.5	460	19.0	1157	8.09
工业总产值(亿元)	5686	1315	23.1	3639	63.4	732	13.3	851	6.75
财政收入(亿元)	155.24	41.5	26.9	95.2	61.3	18.6	12.0	35.2	10.04

注: (1)胶济沿线包括济南、青岛、淄博、烟台、威海、潍坊; 鲁北包括德州、滨州、聊城、东营4市。(2)徐连经济带指陇海沿线徐州至连云港一带。(3)工业总产值为乡及乡以上企业总产值。(4)农业总产值采用市地汇总数。

2 区位优势以及区域经济发展潜力

2.1 地理位置和交通优势

2.1.1 位于横贯两大洋、沟通两大洋的国际性东西通道上。东起连云港、日照港, 西至荷兰鹿特丹, 沟通太平洋和大西洋, 横贯亚洲与欧洲的第二大陆桥, 是国际联系的東西大通道, 其发展前景广阔。它的运营将促进沿线地区人流、物流、信息流和资金流的

迅速增长, 与拥有高生产力的区域重组, 从而形成区域开发的新的动力源, 使沿线地区在山东省乃至我国对外开放和生产布局的宏观格局中占有重要的战略地位。一是随着远洋运输尤其国际集装箱海陆联运的发展, 使日照港海运、济宁、泰安陆运的枢纽地位显著提高, 这必将大大推动陆桥沿线地区经济的发展。二是沿线地区成为大陆桥沿线经济和太平洋沿岸经济的重要结合部, 有利于发展外向型经济, 并增强了该地区吸收与使用国外资金的能力。三是

* 收稿日期: 1999-01-04

基金来源: 山东省社科规划课题资助

作为西日铁路东端最便捷的进出口口岸,其建设将会得到中西部地区的支持,从而为加快沿线地区发展创造了良好机遇。

2.1.2 是淮海经济区的核心地区 淮海经济区东起连云港,西到开封,南至蚌埠,北达泰安,包括苏、鲁、豫、皖 4 省接壤地区,面积 $17.78 \times 10^4 \text{ km}^2$,由 18 个地市 108 个县市组成,人口 1.14 亿。淮海经济区在我国东部发达地带中处于相对落后的经济“低谷”。沿线地区与徐连地区经济带是该经济区的轴心和核心地区。济宁因其地理位置适中,城市经济实力较强,是鲁南地区的中心城市,客观上与徐州一起成为该经济区交通、流通和经济中心,具有超越省际的辐射作用。日照港以其“窗口”的作用也成为该区的核心城市之一。

2.1.3 交通枢纽位置不可替代 陆桥沿线地区交通便捷,运输发达,铁路、公路网密度大。日照是我国沿海中部重要的交通枢纽城市,海陆兼备。日照港为全国重要港口之一,它位于西日铁路的东端,是新亚欧大陆桥的“东桥头堡”之一,也是多条国道、省道的交汇点。济宁自古交通位置显要,为“南船北马”的结合部,有“五省通衢”之誉,当今为“五通江流”之地,交通运输方式齐全。兖州处在京沪、西日两大南北、东西铁路动脉的交汇点,为全国重要的铁路枢纽之一。相比而言,本区的交通优势是省内其它地区所不具备的,而这种全国性东西南北货物流的交通枢纽位置更为其它地区所不具备,这对促进沿线地区资源开发和经济建设将起着不可估量的作用。

2.2 区域经济发展现状

优越的区位条件,固然使陆桥沿线地区客观上具备了预期经济繁荣的诸多“动力因素”,但现实状况并非如此。长期以来经济发展相对迟缓,成为环渤海与长江三角洲两大发达区域间经济不发达的地区。在山东全省经济格局中,改革开放后的二十多年来,与胶济沿线半岛地区的经济差距非但没有缩小,反而进一步拉大。

2.2.1 区域经济的区位熵 利用热力学的原理来研究经济的地域分异和区域经济发展的不平衡发展,是经济地理学采用的一种新方法。所谓区域经济的区位熵,是指区域内某地区生产总值占全区的比重与该地区人口总数占全区的比重之比值即:

$$Q = S/P, \quad (1)$$

式中 Q 为区域经济的区位熵。 S 和 P 分别为该地区生产总值与人口总数在全区域所占比重。 Q 值越大,反映该区域经济发展水平相对较高,反之亦然。

为了对区域内各地区经济发展的相对水平进行比较,按区位熵对地区经济进行分类:以 Q 表示全区经济区位熵的平均值, Q_i 为 i 地区的经济区位熵,当 $Q_i > Q$ 时为经济繁荣区;当 $1 < Q_i < Q$ 时,为经济发展区;当 $Q_i < 1$ 时,为经济落后区。

根据上述公式计算山东省各地市的区域经济的区位熵,见表 2 所示。

表 2 山东省各地市的区域经济的区位熵

地区	1985	1990	1995	1997
济南	1.58	1.50	1.51	1.77
青岛	1.52	1.49	1.59	1.52
淄博	1.84	1.69	1.74	1.65
枣庄	0.98	0.90	0.83	0.81
东营	4.84	2.38	2.38	2.37
烟台	1.06	1.35	1.54	1.50
潍坊	0.56	1.09	1.10	1.15
济宁	0.76	0.81	0.82	1.34
泰安	0.70	0.77	0.66	0.78
威海	1.26	1.72	2.36	2.58
日照		0.70	0.72	0.76
莱芜		0.87	0.98	1.04
临沂	0.68	0.55	0.54	0.58
德州	0.80	0.79	0.60	0.68
滨州	0.68	0.68	0.73	0.77
聊城	0.69	0.69	0.51	0.53
菏泽	0.57	0.52	0.35	0.32
全省	1.09	1.18	1.19	1.25

从表 2 可以明显看出,陆桥沿线各地市 3 个年份的经济区位熵均低于全省平均水平,并且均小于 1,为山东经济落后区。

2.2.2 区域经济发展的静态时间差 区域经济发展的静态时间差,是指某区域和其它区域就某年经济发展的相对水平作比较,以当年的经济发展速度计算所差的年数,即

$$T_j = \ln(Q_2/Q_1)/\ln(1+a), \quad (2)$$

其中 T_j 为两区域经济发展相对水平在 j 年的时间差, Q_1 与 Q_2 分别为各地区和全省平均区域经济的区位熵, a 为对应于 Q_1 区域的当年的经济发展速度。

根据(2)式计算山东省各地市经济发展的时间差,见表 3。

表3 山东省各地市经济发展的时间差

地区及序号	1985年			1990年			1995年			1997年		
	区位熵	位次	时差/a	区位熵	位次	时差/a	区位熵	位次	时差/a	区位熵	位次	时差/a
00 全省	1.09			1.18			1.19			1.25		
01 济南	1.58	3	2.37	1.50	4	1.54	1.51	6	1.78	1.77	3	3.28
02 青岛	1.52	4	2.11	1.49	5	1.52	1.59	4	2.18	1.52	5	1.87
03 淄博	1.84	2	3.32	1.69	3	2.30	1.74	3	2.87	1.56	4	2.63
04 枣庄	0.98	7	-0.69	0.91	8	-1.73	0.83	9	-2.67	0.81	10	-4.11
05 东营	4.85	1	9.49	2.38	1	4.53	2.38	1	5.19	2.37	2	6.07
06 烟台	1.06	6	-0.15	1.35	6	0.85	1.54	5	1.93	1.50	6	1.72
07 潍坊	0.56	15	-4.16	1.09	7	-0.53	1.10	7	-0.62	1.15	8	-0.78
08 济宁	0.76	9	-2.26	0.81	10	-2.42	0.82	10	-2.80	1.34	7	-0.65
09 泰安	0.70	10	-2.84	0.77	12	-2.79	0.66	13	-4.42	0.78	11	-4.44
10 威海	1.26	5	0.91	1.72	2	2.43	2.36	2	5.12	2.58	1	6.87
11 日照				0.70	13	-3.35	0.72	12	-3.75	0.76	13	-4.60
12 莱芜				0.87	9	-2.00	0.98	8	-1.43	1.04	9	-1.75
13 临沂	0.68	12	-3.00	0.56	16	-4.90	0.54	15	-5.85	0.58	15	-7.25
14 德州	0.80	8	-1.96	0.79	11	-2.59	0.60	14	-5.10	0.68	14	-5.75
15 滨州	0.68	12	-2.94	0.68	15	-3.59	0.73	11	-3.66	0.77	12	-4.56
16 聊城	0.69	11	-2.91	0.69	14	-3.52	0.51	16	-6.35	0.53	16	-8.14
17 菏泽	0.57	14	-4.08	0.52	17	5.32	0.35	17	-9.19	0.32	17	-12.71
极差	4.28		13.6	1.86		9.9	2.03		13.4	2.26		19.6

注:表中正值为超过数,负值为相差数。

3 资源优势与不发达的工业

3.1 自然资源丰富,农业基础较好

3.1.1 矿产资源得天独厚 陆桥沿线地区资源种类多,储量大,分布广,开采条件好,利用价值高。现已探明的中型以上矿产主要有煤炭、石油、铁矿石、石灰石、石膏、石英石、花岗石、大理石等。沿线地区煤炭累计探明储量约占山东省煤炭累计探明储量的3/4,区内兖州、济宁、滕州、枣陶、官桥和韩台大煤田,集中分布于陆桥沿线的西部。煤炭储存区地质构造、水文条件简单,易于开采,煤质较好,以动力用煤、炼焦煤、炼焦配煤、液化用煤为主。如菏泽地区煤炭储量达 295×10^8 t,其中1000 m以下的煤炭储量就达 33.82×10^8 t,济宁市的含煤面积占总面积的35%,含煤密度为 2.30×10^6 t/km²。沿线地区的油气资源也较丰富,其中菏泽市、东明县天然气控制储量达 6×10^{10} m³,探明储量达 2.71×10^{10} m³。此外,莱芜的铁矿,泰安的石膏矿物,临沂、枣庄的建材资源也较丰富。

3.1.2 水资源丰富 陆桥沿线地区在我国北方属相对丰水区,这里年降水量一般都在600 mm以上,高于山东省平均水平。河流、湖泊、水库等较多。黄河从本区西北部过境流过,纵贯南北的京杭运河、沂

河、沭河等自西向东依次排开,东西流向的有泗河、洙赵新河、万福河等。总面积1266 km²的南四湖位于本区的西南部。水库数量更多,其中较大的有蒙阴县的岸堤水库、沂水县的拔山水库等。除此以外,该区也是山东省地下水资源比较丰富的地区。较多的降水和良好的拦蓄条件再加上客水资源,使本区拥有比较丰富的可利用水资源。全区淡水总量占全省近50%,远高于其面积和人口所占全省的比重。

3.1.3 旅游资源品位高 沿线地区旅游资源有三个特点,第一是种类多,按其属性可分为6类,分别是集人文、自然景观于一体的“五岳之首”的泰山;地文景观类,如以怪石、奇洞、小巧玲珑著称的峯山;水域风光类,如碧波千顷的南四湖;生物景观类,如峯城万亩石榴园等;古迹与古建筑类,如鲁国故城、孔府、孟府等古建筑群,孔庙、孟庙、颜庙等庙宇,孔林、孟母林、少昊陵等古墓群;消遣求知健身类,如曲阜六艺城、孔子文化节等。第二,旅游资源的品位高,许多旅游资源具有极高的历史文化价值、观赏价值和科学价值,在国内外享有盛誉,如泰山已为联合国教科文组织列入世界遗产名录。第三,分布相对集中,沿线地区的旅游资源主要分布在西部,泰山、曲阜和邹城都是全国著名的旅游城市。

3.1.4 农业基础较稳固,为重要的的农业商品基地

陆桥沿线地区处于暖温带湿润气候区,融平原、山地、河湖、海洋、滩涂于一体,土地、生物资源丰富多样,具有良好的农业气候和生态环境。经过长期以水利为中心的农业基础建设,生产条件有了较大改善,发展水平得到了很大提高。1995年沿线地区农业总产值910.03亿元,占全省48.9%。粮食、棉花、油料、猪牛羊肉的产量依次为 1784.72×10^4 t, 17.34×10^4 t, 167.44×10^4 t, 200.75×10^4 t,分别占全省的42%, 36.8%, 53.1%, 54.0%,成为全省乃至黄淮海平原综合性的农业商品基地,从而为经济的发展提供了雄厚的基础。

3.2 工业基础薄弱,产业结构落后

3.2.1 工业化水平低,处在初期阶段 陆桥沿线地区现代化工业起步晚,发展慢,目前经济仍处在农业向工业的过渡阶段。1995年沿线地区国内生产总值1406.8亿元,其中一、二、三产业增加值所占份额32.3%、40.3%、27.6%。从总体上看,工业化进程属于初期阶段。

3.2.2 工业经济实力弱,落后于全国平均水平 沿线地区位处我国沿海发达地带,但自身经济发展却较为落后。1995年沿线地区工业总产值1165.21亿元,人均3064元,不仅低于全省人均10236元的数值,而且也低于全国人均7587元的水平。

3.2.3 工业结构不尽合理,经济效益较差 长期以来沿线地区工业发展以能源、原材料等重工业为主。近十多年来,虽然也发展了一些机电、轻纺工业,但加工层次、制造水平不高。主要工业部门有:煤炭、电力、建材、机械、化学、食品、纺织等。从工业产值构成看,能源、原材料和初加工工业所占比重大。在技术构成上,传统技术占较大比例,高新技术含量低,这就使得工业部门虽然较齐全但缺乏高附加值的行业和产品,工业经济效益普遍不好。

3.2.4 工业部门企业间关联度小,缺乏对外开拓能力 产业分工体系一般分为3种基本形式,一种是以拳头产品为龙头;另一种以核心企业为龙头,还有一种是以集中市场为基地。区域经济特别是工业发展离不开这三种分工体系。沿线地区目前工业生产分工体系总的说还很不发达,突出表现在具有重大影响的龙头企业、拳头产品少,辐射能力低,影响范围小,缺乏象胶济沿线海尔、海信、小鸭等龙头企业。在开放条件下,这一状况形成了与形势不相符合的较为封闭的生产体系,对外开拓能力弱,市场竞争力差。

3.2.5 工业布局不平衡,乡村工业发展迟缓 沿线

地区工业布局以京沪沿线的泰安、济宁、枣庄三城市及西日铁路沿线的临沂最为集中。1994年4市市区工业产值762亿元,占沿线地区工业总产值36.1%。从各县市区看,菏泽地区的鄄城、巨野、郓城、单县、成武,临沂市的蒙阴、临沭等工业相当落后。

山东省是乡村工业较发达的省份之一,但沿线地区情况并非如此。乡村工业不仅起步晚,而且进展慢,规模小,至今还有不少工业空白村。1995年沿线地区农村工业总产值为2041亿元,仅占全省32.1%;人均农村工业总产值5368元,低于全省人均7239元。由于乡镇企业发展水平低,难以吸收大量农业剩余劳动力。

4 陆桥沿线地区发展战略

4.1 目标经济地位. 确立陆桥沿线地区目标经济地位,首先必须考虑内部条件与发展现状,这是内因和基础。但在一定意义上说,更重要的是应该将该区置于新亚欧大陆桥、全国、淮海经济区及以山东省的全局加以考虑,特别要着眼于如何充分发挥其发展优势,最大限度地潜在优势逐步转化为未来的现实优势。

根据新亚欧大陆桥及其沿线经济带的发展进程,沿线地区的内部条件以及所在劳动地域分工中所起的作用与自身特色,在下个世纪,该区所希望的目标经济地位应主要在以下层次上逐步达到:①淮海经济区的核心地区;②与胶济沿线发达地区齐飞之南翼;③与西桥头地带相对应的发达的东桥头地区。这既理想又现实的目标的实现,将预示着沿线地区从低谷中崛起。

4.2 发展模式

4.2.1 导向模式——陆桥经济 从交通与经济相结合的角度,人们通常将人类社会经济发展划分为古代的江河经济,近代的海洋经济与现代的陆桥经济等类型。事实上,这三种类型在当代经济中都发挥重要作用。陆桥经济是产业经济、空间经济与开放经济的复合经济。作为产业经济,其目标应当形成一个部门齐全、分工合理的发达产业体系;作为空间经济,目标应建成一个资源开发与城镇建设密集型走廊;作为开放经济,目标应形成一个与国际市场接轨、外向型经济高度发达、全方位的市场体系。

4.2.2 配套模式——双重工业化协调发展 陆桥沿线地区正处在工业化的关键阶段。双重工业化发展战略,强调首先是城市工业高级化,这是第一层面,也是解决问题的关键。只有通过城市工业的重工

业化、高度加工化,才能推动区域产业结构升级和工业整体技术水平提高,才能为农村工业提供增长空间.要以陆桥经济发展为契机,根据区内工业特色和优势,除应继续强化能源、化学、建材、食品、纺织等工业部门中的有关行业发展外,还要积极创造条件,重点加快钢铁、汽车、电子与船舶修造、石油化工等产业的建设,形成发达的重化工业地带.还要加快农村工业的初级化,这是第二层面,它是实现农村经济非农化,解决农村剩余劳动力转移,缓解二元结构矛盾,以及促进城乡一体化的必然要求,也是重要保证.但跨世纪的农村工业化已大不同于 70、80 年代乡镇工业起步时的状况,应选择规模化、集团化、集约化的发展道路.

4.2.3 基础模式——农业产业化与农业商品基地
充分利用沿线地区区位及农业基础好、农业生产综合力较强的优势,以科技为先导,大力发展高效、高产、优质、低耗农业.因地制宜,建立农产品商品基地,如临沂、日照果油粮商品基地,莱芜、泰安粮油果商品基地,济宁、枣庄和菏泽粮棉畜商品基地.以农产品出口创汇为发展目标,积极发展外向型出口创汇农业,推进农业产业化经营,带动小城镇发展,促进农村剩余劳动力的转化以及农业现代化建设.

4.3 空间模式——点轴布局

4.3.1 点轴系统的确定 在空间形态上陆桥沿线地区呈现东西长、南北窄,西日铁路东西横贯中部,京沪、京九铁路南北纵贯西部,属于铁路干线沿线发展轴类型.如前所述,在宏观经济格局中,本地区为我国东部沿海地区的“低谷”,因此,在“点—轴”系统概念中,首先表现为“亚地区”的特点.但在淮海经济区乃至西日铁路经济带中,它又是“核心区”,因而在陆桥沿线地区存在着各级点和扩散通道,一级点为

济宁、日照两中心城市,二级点主要是临沂、枣庄、泰安、莱芜、菏泽,其它众多县城.集镇则是属于三、四级点性质.一级扩散通道东西走向有西日铁路、327 国道以及通讯线、电力线等线状基础设施.二级扩散通道大多为南北走向,主要是与一级扩散通道交叉联接,大体呈南北走向的交通线,如京沪、京九铁路、104 国道以及正在建设中的京(北京)福(福州)高速公路等.三、四级扩散通道则主要依托分布广泛的县级公路.

4.3.2 点轴布局的重点 从点轴空间结构系统的形成以及陆桥沿线地区经济发展现状来分析,本区处于社会经济“点—轴”系统形成发展的第二阶段,即点轴同时开始形成.区域局部开始有组织状态,区域资源开发和经济进入动态增长时期.目前存在的主要问题是:一是中心城市实力较弱,合理的城镇体系尚未形成;二是扩散通道能力有限,设施间缺乏有机组合;三是未能形成产业分工体系,缺乏经济增长动力.今后要强化以点、轴开发为主的生产力布局,形成合理的主导产业,优化培育增长极核,集中建设中心城市和发展主轴,逐步完善空间结构的点、轴开发布局态势.

参考文献:

- [1] 沈正平.论徐连经济带建设[J].地域研究与开发,1997,(4):15~20.
- [2] 山东省统计年鉴[R].北京:中国统计出版社,1996-1998.
- [3] 鲁南经济地域系统可持续发展及产业结构调整研究[C].山东社科规划项目.
- [4] 袁兴仁,牛昌奇.甘肃区域经济的时空差异及其特征[J].西北师范大学学报,1997,(地理学专集):30~34.

THE POSITION AND FUNCTION OF NEW EURASIAN CONTINENTAL BRIDGE (SHANDONG SECTION) IN SHANDONG PROVINCE

LIU Zhao-de, CHEN Su-qing

(Department of Geography, Qufu Normal University, 273165, Qufu Shandong)

Abstract: We analyze the economic status of the region along continental bridge in Shandong Province, and expounds the superiority location, the superior natural conditions and the questions of economic construction. It is also put forward economic development strategies for the region along continental bridge.

Key words: the region along continental bridge; Shandong Province; development strategy